

Samlad effektbedömning

Väg 162 Vannkrysset, ombyggnad, VVR2665



Objektnummer: VVR2665, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olin Boel, PLvru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-04-03

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olin Boel, PLvru

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$\text{NNV} = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$\text{NNK} = \text{NNV} / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$\text{NUK} = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Västra Götaland län och berör Lysekil kommun.

Nuläge och brister

Vägen ingår i det regionalt prioriterade vägnätet, i FPV-nätet (arbetspendling/dagliga resor, kollektivtrafik samt godstrafik) och är utpekad för strategiska tunga transporter samt rekommenderad väg för farligt gods. Nuvarande hastighet är 70-80 km/tim. Väg 162 är vägstråket ner till Lysekil samt förbindelsestråk till väg 171 (Kungshamn, Smögen, Hunnebostrand) vid Hallinden.

Beskrivning av åtgärden

På väg 162 ersätts ca 900 m väg med ny väg, 8,5 m bred, med förbättrad linjedragning. Nuvarande bro över Lysekilsbanan byts ut mot ny, längre bro. Korsningen med väg 817 ner till Vann byggs om med ett nytt vänstersvängfält samt kompletterande åtgärder på ca 300 m av vägen. Vägsträckan och bron ska projekteras för 80 km/tim. Vägen ska mitträffas, förses med sidoräcken samt kompletteras med bullerskyddsåtgärder.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att ersätta den uttjänta bron över Lysekilsbanan med en ny bro samt bygga om Vannkrysset inklusive anslutande sträckor så att en mer trafiksäker lösning skapas.

Investeringskostnad

Kostnaden är 134 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-50 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,43
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Den regionala vägtrafiken gynnas mest av åtgärden, genom förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet.

Funktionsmål och hänsynsmål

Positiva effekter vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet för bil. Ökad framkomlighet och hastighet medför negativ klimatpåverkan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet

Planeringsläge

Objektet är en kandidat till regional plan VG-län för planeringsperioden 2026 – 2037. Lysekils kommuns översiktsplan antogs 2023 med planeringshorisont 2030. I gällande översiktsplan nämns att standarden på vägnätet behöver förbättras och fokus ska ligga på förbättringsåtgärder på befintligt vägnät. Väg 161 och 162 ska förbättras för ökad trafiksäkerhet.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastigheter ger generellt högre reskostnader i form av högre bränslekostnader. I detta fall ökar kostnaderna marginellt.	0,04 mnkr/år	-0,96
Restid personbil	Högre hastigheter ger kortare restid.	-3,7 kftim/år	29

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger lägre godstidskostnad.	0 mnkr/år	0,09
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter ger generellt högre kostnad. I detta fall minskar kostnaden marginellt.	-0,01 mnkr/år	0,26
Restid lastbil	Högre hastigheter ger kortare restid	-0,19 kftim/år	1,6

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Breddning av väg samt förbättrad korsningsutformning innehållande	-0,08 LAS/år	

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	vänstersvängskörfält minskar risken för olyckor.		
Döda	Breddning av väg samt förbättrad korsningsutformning innehållande vänstersvängskörfält minskar risken för olyckor.	0 D/år	
Egendomskador	Breddning av väg samt förbättrad korsningsutformning innehållande vänstersvängskörfält minskar risken för olyckor.	-3,7 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Breddning av väg samt förbättrad korsningsutformning innehållande vänstersvängskörfält minskar risken för olyckor.	-0,45 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Breddning av väg samt förbättrad korsningsutformning innehållande vänstersvängskörfält minskar risken för olyckor.	-0,02 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Breddning av väg samt förbättrad korsningsutformning innehållande vänstersvängskörfält minskar risken för olyckor. Mitträffling och sidoräcken minskar också risken för olyckor.		60

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastighet ökar utsläppen marginellt men få exponeras på landsbygd.	0 ton/år	0

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Ökade hastigheter medför ökade bullernivåer men effekten antas vara försumbar, då bulleråtgärder ingår.		Försumbart
Kväveoxider	Högre hastighet ökar utsläppen marginellt men få exponeras på landsbygd.	0 ton/år	0
Slitagepartiklar	Högre hastighet ökar utsläppen marginellt men få exponeras på landsbygd.	0,02 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Fornminnen i form av till exempel en fornborg finns längs vägsträckan. Dessa är dock belägna på högra bergspartiet, i dagsläget anses det vara försumbart.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärden innebär att mark tas i anspråk i anslutning till befintlig väg vilket bedöms ha en försumbar påverkan på landskapet. Vägen utgör redan i dag en störning för djur- och växtliv och ombyggnaden av korsningen bedöms endast marginellt påverka denna störning.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Högre hastighet medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av		

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	0
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,00
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,07

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-0,10
---	-------

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	1208	6,0
Reinvestering per år	19	0,16
Drift och underhåll per år	2,5	0,04

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastigheter och en förbättrad linjedragning medför kortare restid.	28 mnkr	0,24

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastigheter och en förbättrad linjedragning medför kortare restid..	2,0 mnkr	0,02

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Breddning av väg, införande av mitträffling och sidoräcken samt förbättrad korsningsutformning minskar risken för olyckor.	60 mnkr	0,51

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastighet ökar utsläppen marginellt men få exponeras på landsbygd.	0 mnkr	0,00
Hälsa: Ökade hastigheter medför högre bullernivåer men effekten antas vara försumbar, då bulleråtgärder ingår.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden innebär ökad barriäreffekt i form av breddning av väg och högre hastigheter men effekten bedöms vara försumbar.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrone.	-23 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	66 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,6

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	116 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	>
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	116 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-50 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,43
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärdeskvoten $< -0,1$ för huvudanalysen och alla känslighetsanalyser, vilket är gränsen för robust olönsam. Ej beräknade effekter ger sammantaget en förbättring, dock inte i så stor omfattning att den sammanvägda lönsamheten förändras.

Åtgärden innefattar ett byte av bron över lysekilsbanan. Detta brobyte behöver genomföras även om övriga ingående åtgärder inte genomförs. Brobytet omfattar en relativt stor del av den totala kostanden för den samlade åtgärden. Effekten av brobytet bedöms ge en förbättring, denna är dock inte tillräcklig för att ändra den slutgiltiga sammanvägda lönsamheten.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Beräknad med EVA som är Trafikverksgodkänt verktyg och som lämpar sig för att beräkna effekter av åtgärden. Dock osäkerheter kring beräkning av effekter av åtgärder som mitträffling och sidoräcken.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden ger effekter på bullernivåer samt barriäreffekter i landskapet. Åtgärden innefattar ett brobyte, detta kommer behöva göras även om övriga ingående åtgärder inte genomförs. Sammantaget görs bedömningen att de ej beräknade effekterna ger en förbättring.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Det finns inga beroenden till andra infrastruktursatsningar

3 Fördelningsanalys

Den regionala vägtrafiken gynnas mest av åtgärden, genom förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Högre hastigheter ger förbättrade restider men ökar bränsleförbrukning. Generellt innebär ökad framkomlighet med bil en minskad sannolikhet att välja kollektivtrafik, gång eller cykel. Åtgärden innefattar dock en relativt kort sträcka och en liten hastighetsökning, vilket inte anses ha så stor påverkan på val av färdmedel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Små förbättringar kopplat till framkomlighet, tillsammans med högre hastigheter ger mer robusta godstransporter.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ingen effekt för denna grupp.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer

Ingen effekt för denna grupp.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Mitträffling och sidoräcken ökar trafiksäkerheten.

Utsläppen från den svenska transportsektorn ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska samhället vara klimatneutralt.

Högre hastighet medför ökade utsläpp.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Högre hastighet medför ökade utsläpp men få exponerade.

Buller och vibrationer

Högre hastighet medför högre ljudnivåer men få exponerade. Hanteras med bullerskyddsåtgärder.

Landskap

Breddning av väg ger ett intrång i natur.

Vatten

Kunskap saknas.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Positiva effekter vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet för bil. Ökad framkomlighet och hastighet medför negativ klimatpåverkan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,26
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,51
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,0009

Objektnummer: VVR2665, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olin Boel, PLvru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 162 Vannkrysset, ombyggnad
Objekt-id	VVR2665
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västra Götaland
Kommun	Lysekil
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Vägen ingår i det regionalt prioriterade vägnätet, i FPV-nätet (arbetspendling/dagliga resor, kollektivtrafik samt godstrafik) och är utpekad för strategiska tunga transporter samt rekommenderad väg för farligt gods. Nuvarande hastighet är 70-80 km/tim. Väg 162 är vägstråket ner till Lysekil samt förbindelsestråk till väg 171 (Kungshamn, Smögen, Hunnebostrand) vid Hallinden.

På väg 162 uppgår trafikflödet på denna sträcka till 7700 ÅDT, varav tunga fordon ca 400 ÅDT . Flödet på väg 817 är ca 500 ÅDT. Sommartid ökar trafikflödena på vägnätet betydligt.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	ca 900 meter
Vägstandard	Vanlig väg, 7m, 70-80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 7700 fordon/dygn, varav 5% tung trafik (mätår 2021)

Beskrivning av åtgärden

På väg 162 ersätts ca 900 m väg med ny väg, 8,5 m bred, med förbättrad linjedragning. Nuvarande bro över Lysekilsbanan byts ut mot ny, längre bro. Korsningen med väg 817 ner till Vann byggs om med ett nytt vänstersvängfält samt kompletterande åtgärder på ca 300 m av vägen. Vägsträckan och bron ska projekteras för 80 km/tim. Vägen ska mitträffas, förses med sidoräcken samt kompletteras med buller-skyddsåtgärder.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	ca 900 meter
Vägstandard	Vanlig väg, 8,5m, 80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 7700 fordon/dygn, varav 5% tung trafik (mätår 2021)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att ersätta den uttjänta bron över Lysekilsbanan med en ny bro samt bygga om Vannkrysset inklusive anslutande sträckor så att en mer trafiksäker lösning skapas.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-01-16	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	134	40	134	40

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	116

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Vägens längd oförändrad, däremot breddas vägen. Detta kan leda till mer underhåll av väg, då totala vägytan ökas, dock marginell skillnad.	0

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringar	Åtgärden innefattar byte av bro, detta byte behöver göras även om övriga ingående åtgärder inte genomförs.	Förbättring

Planeringsläge

Objektet är en kandidat till regional plan VG-län för planeringsperioden 2026 – 2037. Lysekils kommuns översiktsplan antogs 2023 med planeringshorisont 2030. I gällande översiktsplan nämns att standarden på vägnätet behöver förbättras och fokus ska ligga på förbättringsåtgärder på befintligt vägnät. Väg 161 och 162 ska förbättras för ökad trafiksäkerhet.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-03-06

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,1
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
116 mnkr	0 mnkr	66 mnkr	-50 mnkr	-0,43

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	163	0	57	-106	-0,65
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	116	0	74	-42	-0,36
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	116	0	58	-59	-0,50
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	116	0	62	-54	-0,47
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	116	0	81	-35	-0,30
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	116	0	51	-65	-0,56
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	116	0	66	-50	-0,43
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	116	0	66	-50	-0,43
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	116	0	66	-50	-0,43

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Det finns inga beroenden till andra infrastruktursatsningar

Objektnummer: VVR2665, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olin Boel, PLvru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Arbets-PM	Arbets-PM
GKI	GKI
Json-fil	Eva-fil
Klimatkalkyl	Klimatkalkyl
Omräkning Kostnad	Omräkning kostnad
Resultat rapport EVA	SEK-importkälla

SEB Id för denna SEB: eb2b9fd1-3c28-4b88-9e6e-6f81d67bff59

Objektnummer: VVR2665, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olin Boel, PLvru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-03

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olin Boel, PLvru

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader